

Jan en Nel van Dijk

Boot: Crown RiverHoliday 9.70
Lengte 10 meter/ Breedte 3.50 meter.
Kruiphoogte 2.45 / 2.25 1.90
Diepgang 0.90 meter.



Vijf maanden op het water !!!

Graag willen we hier een verslag van maken. Geen verslag waar we in zetten hoe we elke dag de broodjes haalden en uitgebreid de jachthavens bespreken etc. Daar is de reis te lang voor geweest en dan gaat zo'n verslag snel vervelen. We beperken ons tot de hoofdzaken, die we in categorieën hebben ingedeeld.

Op 19 april vertrokken wij vanuit Sneek met de Cadans III richting het westen voor een zomer op het water. We hadden een routeplanning gemaakt, geheel vrijblijvend maar toch om enige leidraad te hebben in de verdere zomer. Dit bleek achteraf heel nuttig. De route moest namelijk al snel aangepast worden toen bleek dat er een belangrijke doorvaart in Frankrijk (de Sambre) voor lange tijd was afgesloten. De globale planning was om de eerste maand in Nederland te blijven, daarna een maand in België dan twee maanden in Frankrijk en de laatste maand via de Moezel en de Rijn weer naar Sneek. Op 13 september zijn we weer thuisgekomen.

Route Nederland: vanuit Sneek via de randmeren en Amsterdam naar Leiderdorp (Crown-jubileum). Daarna via Delft naar Schiedam. Over de Nieuwe en Oude Maas, Dordtse Kil en Hollandsdiep richting Brabant. Via de Mark en Dintel het Wilhelminakanaal op en daarna de Zuid-Willemsvaart naar Weert en daar België in.

Ligplaatsen: Ossenzijl, Elburg, Spakenburg, Amsterdam, Leiden, Leiderdorp, Katwijk, Sassenheim, Schiedam, Barendrecht, Willemstad, Roosendaal, Breda, Eindhoven en Weert.

Route België: Zuid-Willemsvaart, Kanaal Bocholt- Herentals, Kanaal van Dessel naar Turnhout over Schoten. Dan een klein stukje Albertkanaal en via het Straatsburgdok naar de Haven van Antwerpen (Willemdok). Via de Schelde met stroom mee naar Gent en weer terug over de Schelde tot Rupelmonde. Via het zeekanaal Brussel-Schelde en het Canal de Charleroi het Canal du Centre Grand Gabarit op. Verder over het Canal Nimy-Blaton-Peronnes en weer omhoog via de Haut-Escaut. Bakboord uit het Kanaal Bossuit-Kortrijk op en bij Kortrijk de Lys op. Via de Deule bij Lille Frankrijk in. **Ligplaatsen:** Lommel, Turnhout, Schoten, Antwerpen, Gent, Rupelmonde, Brussel, Iltre, Seneffe, Mons, Antoing, Kortrijk en vandaar via Lille naar Courcelles in Frankrijk.

Route Frankrijk: tot Douai de Deule volgen en daarna de Sensee. Stuurboord uit de l'Escaut op. Vervolgens het Canal de St.Quentin en via een stukje Canal de la Sambre en Canal lateral à l'Oise, de rivier l'Oise op. Aan het einde bakboord uit de Seine op. Na Parijs via de Marne en Canal Lateral het Marne-au-Rhin Canal op richting Toul. Bij Toul de Moezel op richting Duitsland.

Ligplaatsen: Courcelles, Cambrai, Haucourt, St. Quentin, Chauny, Verneuil, Cergy, Rueil-sur-Seine, Parijs, Lagny, La Ferté-sous-Jouarre, Nogent-l'Artaud, Reuil, Mareuil-sur-Ay, Pogny, Vitry-le-Francois, Pargny, Bar-le-Duc, Ligny-en-Barrois, Demange-aux-Eaux, Pagny-sur-Meuse, Toul, Pompey, Metz.

Route Duitsland: Bij Schengen is de Moezel een grensrivier met Luxemburg en na Wasserbillig is het geheel Duitsland. De Moezel eindigt bij Koblenz. Daar bakboord de Rijn op naar Lobith.

Ligplaatsen: Schwepsange, Schweich, Bernkastel, Zell, Cochem, Koblenz, Mondorf, Dusseldorf, Wesel.

Route Nederland (2): bij Lobith het Pannerdens Kanaal op en over de Gelderse IJssel tot Kampen. Daarna via Ganzendiep, Zwolse Vaart en Lemstervaart naar Lemmer. Tot slot via het Prinses Margrietkanaal naar Sneek.

Ligplaatsen: Doesburg, Kampen, Lemmer.

Kerngegevens:

Weggeweest 148 dagen, waarvan 70 dagen gevaren en dus 78 dagen niet gevaren.

Totaal afgelegd 2759 kilometer in 363 uur. Aantal sluisen 380.



Techniek:

Tijdens de gehele reis is er op een klein mankementje aan de boilerslang na, geen enkele pech of schade aan de boot geweest. Alles heeft deze 5 maanden goed gefunctioneerd. Geen pech met de motor en andere technische apparatuur. Stroom, kachel, water en toilet functioneerden naar behoren. Ook is er geen schade gekomen door sluizen, tunnels, bij aanleggen of van anderen. Dit ondanks het vele vuile water in vooral België en Noord-Frankrijk. We kwamen wel wat boten tegen met schroefschade of verstopte waterfilters. Een boot was zijn schroef zelfs verloren. Allen werden door o.a. de havenmeester of medewatersporter goed geholpen.

Jachthavens/ligplaatsen:

Het kostte geen moeite om onderweg ligplaatsen te vinden. We hebben meestal gebruik gemaakt van jachthavens. Enkele keren hebben we "wild" gelegen. De prijzen in België en Frankrijk komen overeen met Nederland, soms zelfs wat goedkoper. Als er sprake is van een 'marina' is het net als hier ook duur. Wel waren de prijzen vaak incl. stroom, sanitair en water. Veel ligplaatsen na Parijs tot aan de Moezel waren gratis ondanks dat er ook voorzieningen waren. In Frankrijk zijn er veel ligplaatsen bij campings, vaak voor wat kleinere boten zoals de onze. Wij zochten meestal de aanlegplaatsen op die bij een dorp of stad lagen. Dat vinden we gezelliger, maar is soms onrustiger. De verhalen van Belgische of Franse havens met gebrekkige voorzieningen die de rondte doen zijn wat achterhaald. In het algemeen was het erg goed en netjes. Ook waren er genoeg havens waar je de was kon doen. In de praktijk gingen we liever naar een wasserette. Daar hebben ze betere machines en was je in twee uur klaar. In België en Frankrijk zijn volop wasserettes.

Het is te veel om alle ligplaatsen te benoemen maar de opvallendste zijn;

Schiedam: midden in de stad. Betalen via een chipcard. Goede voorzieningen.

Willemstad: Goede uitvalbasis voor een paar dagen fietsen en wandelen, we zijn o.a. naar Oudenbosch gefietst.

In België **Turnhout:** goede steigers vlak bij het centrum. **Antwerpen** is een must. Het is een beetje lastig om in het Willemdok te komen, maar je ligt dan wel in een grote goede haven. Naar het centrum is het tien minuten lopen via o.a. de hoerenbuurt. Het liggeld is incl. water en stroom en daardoor is de prijs redelijk. We hebben daar heerlijk uitgerust van de eerste weken onderweg.

Bij **Gent** zijn we doorgevaren tot aan het centrum, de eerste jachthaven die je tegenkomt is alleen geschikt als je rustig wilt liggen. Aardige havenmeester en vrouw en normale prijzen. Bij **Brussel** heb je de Royal Yachtclub. Wat afgelegen van de stad en winkels. Wel een imponerend clubhuis, waar "Jan met de Pet" niets heeft te zoeken. Prijs E 15,00 per nacht, maar alles is verder gratis, ook het wassen en drogen. Daar hebben we goed gebruik van gemaakt, Naar het centrum kan je beter niet met de fiets gaan, maar er gaat een bus vlak bij de haven.

In **Kortrijk** zijn twee ligplaatsplekken. Vanuit de drie kleine sluizen namen wij direct onder de brug de eerste, tegen het centrum aan. Geen douches, wel water en stroom. Het liggen is gratis, de havenmeester vertelde dat ze dat deden om de stad te promoten.

In Frankrijk zijn genoeg aanlegplekken in het wild, maar daar moet je wel van houden. Vaak is er niets in de buurt en kan je alleen overnachten. Ook bij sluizen was dit vaak mogelijk. Om ligplaatsen bij een dorp of stad te vinden moesten we per dag plannen. Dat was soms best lastig door het grote aantal sluizen. Bij **St. Quentin** was de haven in een zijarm van het kanaal. Alle voorzieningen zijn er, incl. internet en niet zo duur. Je hebt er wel een stroomkabel met Franse stekker nodig, die ik met toeval bij me had. Het centrum is een kleine 10 minuten lopen. Winkels in de buurt. Aan de overkant van de haven is een cementfabriek, met verkeerde wind heb je wel last van stof. We hebben daar leuk gefietst, o.a. naar en bloemendorp (Gauchy). Een must is de haven van **Cergy**, ongeveer 9 km.

voordat we de Seine opgingen. Goede voorzieningen in een aparte omgeving. Helemaal gemaakt alsof je in Italië bent. Veel terrasjes, restaurants. Alleen geen Duvel. Daarvandaan gingen we richting Parijs, is net te lang voor een dag varen, stoppen dus bij **Rueil**, een mooie steiger in een zijkanaal van de Seine. Gratis, geen voorzieningen, maar wel winkels in de buurt. Mocht u er komen: let op de kleurige ledverlichting. Persoonlijk door Jan weer netjes opgehangen. Over **Parijs** valt veel te vertellen. Er zijn geen mogelijkheden om in de Seine aan te meren. We wilden naar het **Arsenaal** toe. Wel duur maar je hebt dan ook wat, bleek achteraf. Aanmelden voor de toegangssluis op de Seine, het wijst zich vanzelf. Aparte lichtborden voor beroeps en sport. Er gaan namelijk nogal wat toeristenboten door de haven. We kregen een plek toegewezen aan bakboord tegen een hoge kademuur en meerden af met de open kuip naar het water. Het Arsenaal is een bijzonder levendige haven, waar van alles is te beleven. Zeer goede voorzieningen en direct in het stadse leven. Metro etc. bij de haven. De twee weken die wij er bleven waren de moeite waard. Daar vandaan gingen we oostwaarts en kwamen in **Lagny** terecht. Een goed voorbeeld van de Franse ligplaatsen bij een stad. Deze is gelegen aan de Marne, Een lange steiger voor ongeveer 10 normale boten met water en

stroom. Het overnachten kost helemaal niets, alleen is er geen sanitair. Vanaf Parijs tot aan Bar le Duc kom je vaker van deze ligplaatsen tegen. Het bijzondere van Lagny is dat het maar 7 km. van Disneyland af is. Je kan er met de bus naar toe. We gingen naar **Bar le Duc** toe vanwege de goede treinverbindingen. Jan ging namelijk per spoor weer terug naar Parijs (vliegveld) voor een zeilweekje op Sardinië. De haven van Bar le Duc is direct naast het spoor en ook vlakbij een rumoerige weg. Was even wennen maar de overlast van geluid viel erg mee. We zijn er bijna twee weken geweest. Alles is er: goede douches, water en stroom. Ook over de prijs konden we aardig onderhandelen. Half geld omdat we lang bleven. Naar de stad is het 10 minuten lopen. We hadden uiteraard de fiets. Een aanrader om wat langer te blijven. Wat we veel hebben gezien en ook hier was dat zo, dat de haven tegelijkertijd een camperplaats was. Deze campergasten hadden echter wel hun eigen voorzieningen en mochten geen gebruik maken van het sanitair. Dat botste weleens, want wij hadden een sleutel voor de douches en die wilden zij dan van ons lenen. Omdat wij een beetje gemazzeld waren met de prijs deden we dat niet. We hadden namelijk geen zin in scheve gezichten van de havenmeester. **Toul** is ook een paar dagen extra waard. Grote haven aan een park. Winkel voor een krant naast de haven en ook weer goede voorzieningen. Niks behelpen in Frankrijk, ze zijn met de tijd meegegaan. De doucheruimte was helemaal nieuw. We zijn er vier dagen geweest en het viel ons op dat veel mensen, ook Nederlanders, de haven gebruikten om bezoek te ontvangen, wisseling van bemanning plaatsvond of de boot achterlieten om even naar huis te gaan. Het treinstation is hier ook vlakbij. Vanaf Toul begon voor ons de Moezel. **Metz**, onze eerste aanlegplaats, is een bezoekje waard. De jachthaven is vlak voor een grote sluis. Stuurboord het kanaal in en na 5 minuten lig je bijna in het centrum van Metz. Het is de thuishaven van een grote roeiclub. Mooi uitzicht en veel vogels. Ligplaatsen genoeg dus in Frankrijk, ook minder luxe en dan veelal gratis. Maar we moesten toch per dag plannen waar we naar toe zouden gaan, voor zomaar varen en kijken waar we uitkwamen waren er te weinig mogelijkheden. Het is moeilijk om in België of in Frankrijk zomaar aan een kantje aan te leggen. Er zijn oevers met schuine kanten van stenen of erg begroeid en ook ondiep. Soms kan het aan loskades, maar dan is er weer grote beroepsvaart waardoor je ook niet plezierig de nacht doorbrengt. Vandaar dat we toch de betere havens opzochten.

In **Duitsland** aan de Moezel zijn veel aanlegplaatsen, vaak kleine steigers bij een stadje of in een zijarm vlak bij de stad. **Bernkastel** en **Cochem** zijn zeker de moeite waard. In Bernkastel moesten we een kleine 10 minuten lopen naar het centrum maar dat was geen straf, je kon afsnijden via de wijnvelden.

De Moezel gaat na Frankrijk verder als een grensrivier tussen Luxemburg en Duitsland. Dan is bakboord Luxemburg en stuurboord Duitsland. In Luxemburg zijn er campings met een jachthaven. De voorzieningen zijn dan op de camping, vaak ook met een winkeltje/restaurant. We hebben daar twee keer gebruik van gemaakt. Op de Rijn zijn de havens allemaal in een zijarm zodat je geen last hebt van de stroming en makkelijk kunt aanleggen.

Natuur:

Het eerste echt nieuwe voor ons was het grote water van het **Hollands Diep** met gelijk een prachtig gezicht, achter ons de **Moerdijkbrug** en in de verte voor ons de **Haringvlietbrug**. In Brabant waren de kanalen richting Eindhoven gelijk als die in België, lang en smal. Veel bomen, je vaart door het bos. Ook niet erg diep, als je een binnenvaartschip tegenkwam (heel weinig) voer deze langzaam en bijna over de grond. In Nederland was het allemaal schoon maar in Brabants België dreef er erg veel vuil in het water. Voorbij Turnhout zelf twee maal een dood hertje. Wel zijn er een paar mooi ligplaatsen in de natuur.

Voorbij Antwerpen naar Gent over de **Schelde**, geweldig mooi om te varen, mooie uitzichten en kerken van dorpjes onderweg. Wel weer veel drijfvuil op het water. De Schelde is een getijderivier met groot verval. Je ziet mooi het verval van het water, mede door de kleur van de oevers. Terug richting Antwerpen op een windstille avond met het zonnetje in onze rug maakte het water een beetje zilver en weerkaatste het op de oevers. Prachtig!

Langs Brussel is geen natuur, alleen industrie, soms ook mooi. Daarna kwam het Hellend Vlak en daarna lijkt het wel of je boven op de aardbol vaart. Prachtige vergezichten op dorpjes en landbouwgronden. Jammer dat je na twee dagen weer 80 meter naar beneden gaat. Verder in België lijkt het allemaal een beetje op elkaar. De kanalen zijn er vooral voor de binnenvaart en breed genoeg. Het landschap is licht glooiend. Het mooie zit in de plaatsjes die je tegenkomt, een mooi huis of soms een kasteeltje. Wel fraaie plekken om een dagje extra te blijven voor een fiets- of wandeltocht.

In Frankrijk tot Parijs namen we de route **Canal St.Quentin** en de **l'Oise** om op de Seine te komen. Het kanaal is smal en ondiep (1.80m) met oevers van schuin begroeid beton. Wel fraaie vergezichten met landbouwgrond, veel maïs maar ook aardappel en uien. Het landschap is glooiend. Halverwege het kanaal moesten we door een tunnel van bijna 6 km. lang. We voeren dwars door een berg, apart

om eens mee te maken. De l'Oise is een heel ander verhaal. Breed en bochtig, bijna allemaal bos en de bomen hangen ruim over het water. Zeker geen mogelijkheid om ergens zo aan te leggen. Elke foto die we gemaakt hebben, lijkt op een schilderij. Apart was wel dat je regelmatig onverwachts weer een beton- of chemische fabriek tegen kwam. Dat verwacht je niet zo in de natuur. Er zijn wel veel plaatsen, hier niet zo bekend, die het bezoeken waard zijn. Richting het zuiden hadden we een tegenstroom van 1.5 km.

De 80 km over de **Seine** naar Parijs in alleen mooi door zijn naam en soms wat dorpen die op de heuvels lagen. Parijs invaren indrukwekkend, niet erg fraai. Langs de Eiffeltoren varen is sowieso een belevenis. Om de jachthaven het Arsenaal in te komen moesten we door de hele stad. Geen natuur maar wel cultuur.

Na Parijs gingen we richting het oosten, richting de Moezel. Eerst over de **Marne** en dan via het **Marne-Rijn kanaal** tot aan Toul. Gelijk na Parijs is het fraai omdat je dan net als in Nederland langs veel achtertuinen van mooie en grote huizen vaart. Na twee dagen kwamen we in het **Champagnegebied**. Prachtige heuvels met wijnranken, mooi groen en uitgestrekt. Ook veel kleine dorpen aan het water, allemaal de moeite waard om even te bekijken. De kanalen zijn schoon en helder. Goede oevers en diep genoeg. Zo nu en dan wat industrie, meestal betoncentrales. In het algemeen wel minder eenden en zwanen dan in Nederland. Alle dorpen proberen met kunstwerken de aandacht van de toerist te trekken, op een brug of langs het water zie je van alles. Het varen gaat hier echt niet vervelen. Veel sluizen allemaal omhoog. Langs het water loopt altijd een jaagpad dat als fiets/wandelpad gebruikt wordt. We zagen zelfs wandelaars met een pakezel. Na drie dagen varen eindigt het Champagnegebied en is er weer afwisselend bos of landbouw.

De kanalen naar de Moezel eindigen op het hoogste punt wat we hebben gevaren, 285 meter. Ook zijn we weer door een lange tunnel van 5 km gevaren. Daar hadden we twee hele koude nachten. We hebben twee dagen lang gevaren door extreem helder water, dwars door de waterplanten. Op de bodem van het water zagen we de vissen zwemmen. De dorpen hier zijn wat verder van het water af. Het blijft allemaal erg fraai. Dan begint de **Moezel**, bij velen wel bekend. Een prachtige kronkelende rivier met een lichte stroming mee. Al snel kwamen we langs de wijnvelden. Prachtige vergezichten keer op keer. Het is gezellig varen, veel campings langs het water en de mooiste dorpen en kleine stadjes. We bleven foto's maken, als je dacht dat je alles had gezien kwam er weer een fraai beeld voor je ogen. Er varen over de Moezel veel cruiseschepen. Zij hebben op alles voorrang. Kortom de Moezel is fraai door de omgeving, oevers met mooie dorpen en veel gezelligheid.

Als laatste grote hobbel hebben we de **Rijn** stroomafwaarts genomen. Er was een stroom van ongeveer 5 km. Dat is normaal, soms is het harder. Voor de natuur hoeft je het niet te doen. In het begin na Koblenz zijn er wel wat vergezichten, een fraai slot of burcht. Het mooie moet je vinden in de indrukwekkendheid. Grote bruggen, veel fabrieken. Zo nu en dan is er wel natuur. Dan is er vaak een camping, wat bos en in plaats van loskades weiland. Hoe dichterbij de grens van Nederland hoe minder fraai het is. Wel wordt de Rijn dan steeds breder.

In Nederland zijn we via het **Pannerdens Kanaal** en de **IJssel** richting het noorden gegaan. Ook mooi, maar we hadden zo veel bijzonders gezien dat deze rivieren een beetje gewoon waren.

Sluizen:

Inclusief de paar sluizen in Nederland hebben we 380 sluizen gepasseerd en kunnen we stellen nu wel 'sluisproef' te zijn. Tot Brussel hebben we in de sluis vastgemaakt met een lijn voor en een lijn achter. Later met één lijn, een zijspring, die bij ons iets achter het midden zit. Dat ging eigenlijk altijd goed. De eerste grote sluis was de Volkeraksluis, niet vanwege het verval maar wel vanwege de drukte en grootte van de sluis. Voor ons was een misverstand met marifoontverkeer waardoor ook wij het eigenlijk verkeerd deden. Een zeilboot met grote mast gebruikte het recreatiekanaal om door de beroepssluis te gaan. De sluiswachter riep hem streng aan dat niet meer te doen en gaf hem het andere nummer, wat later bleek voor de beroepssluis was, wat ook wij toen maar gebruikten om ons aan te melden. Wij hadden niet door dat de zeilboot door zijn mast niet door de recreatiesluis kon en werden met ferme stem weer naar het recreatiekanaal verwezen. Geen goed begin voor de beroepssluisen in België!

In België zijn alle sluizen gemaakt voor de beroepsvaart, die altijd voorrang hebben. Het verval is vaak aanzienlijk. Op de kleine kanalen zoals van Weert naar Antwerpen gaat alles met de hand en is het erg tijdrovend. Twee goede lijnen van 20 meter is genoeg om hiervoor bij je te hebben. Vaak, maar niet altijd, werden de lijnen aangepakt door de sluiswachter. Direct na Weert komt de eerste Belgische sluis met op dat moment 6 meter verval. We moesten daar ook een vignet kopen. In het buitenland wordt veel meer gebruik gemaakt van de marifoont, alle meldingen werden bevestigd en er kwamen vaak goede instructies. Een moeilijke beruchte sluis is de Royersluis bij Antwerpen. Groot en vaak veel verval vanwege de getijderivier de Schelde. Hier gaat eerst de beroeps in en in de overgebleven

gaatjes mag wat recreatie. Belangrijk was hier dat je je moet aanmelden met het verkregen FD nummer. Er is geen wachtsteiger en we hebben een drie kwartier liggen dobberen tussen de beroeps. In de sluis een krap plekje, maar we werden wel goed geholpen met de lijnen. Ook te vermelden is in België de Winthamsluis. Vanaf de Schelde richting Brussel. Deze zou niet draaien voor alleen recreatie. Wij lagen op een zondagmorgen te wachten in Rupelmonde, schuin tegenover de sluis. Daar vertelde men, dat rond 11.00 uur de eerste grote schepen voor stroom vanaf Antwerpen kwamen en kan je waarschijnlijk mee door de sluis. Ik belde de sluis echter om half 9 op en kreeg te horen dat, als ik gelijk even kwam, er wel even gedraaid werd. De Cadans III, 9,70 x 3,40 mtr, helemaal alleen in een megagrote sluis van 250 x 25 mtr. is een heel aparte ervaring.

Er is veel onderhoud aan de sluizen in Frankrijk, want ze zijn oud en vaak niet goed bijgehouden. Dat was ook de reden dat we door een langdurige stremming in de Haut Escaut van onze geplande route moesten afwijken. Vlak voor de Franse grens kregen we te horen dat we drie dagen om moesten varen, via Kortrijk, om Frankrijk in te komen. Er was regelmatig overleg met andere vaarders om er achter te komen welke sluizen wel draaiden en welke niet. De berichten hierover liepen nogal uiteen, mede door een wilde staking van sluiswachters.

De grote verscheidenheid van sluizen viel ons wel op. Je wist van tevoren niet wat je te wachten stond. Er zijn verschillende soorten sluizen in Frankrijk.

Bij de eerste sluis in o.a. het Canal St. Quentin kregen we een kastje mee om zelf de sluis te bedienen. Dit zijn de zogenaamde automatische sluizen. Dat ging erg goed en snel vooral als je alleen kon schutten. Het was niet druk, dus geen probleem. Driehonderd meter voor de sluis moet je met het kastje de sluis in werking stellen. In de sluis zelf zijn twee stangen, een rode voor alarm en een blauwe om de sluis verder te laten werken. Het water loopt vaak over de sluisdeuren heen en geeft wat herrie zodat het heel onrustig lijkt te gaan. Niets van dat, het ging heel kalm en de ongeveer 2.5 meter die we omhoog gingen deden we met onze lijn aan de zijkant. Vanaf Brussel hanteerden we deze werkwijze en dat beviel ons erg goed. We hebben het zo de hele verdere reis gedaan.

Regelmatig gebeurde het dat we op ons kastje konden drukken wat we wilden, maar niets reageerde. Dan bleek dat ze aan de sluis bezig waren en deze met de hand werd bediend. Op het eind van het traject moesten we het kastje weer inleveren. Voorbij Parijs was het afwisselender met de sluizen, soms bediening dan weer een stuk met een kastje, maar ook opeens een rubberen slang boven het water. Die moest je een kwartslag draaien om de sluis te laten werken. Er waren wel goede instructies van hoe en wat. Ook waren er stukken waar je door een elektrisch oog werd geregistreerd en dan draaide de sluis ook automatisch. Het stuk Marne-Rijnkanaal was nog niet zo lang geleden geheel met handmatige sluizen, maar wordt nu langzamerhand een kastjes-traject. Ze zeggen alleen niet van tevoren hoeveel er al klaar zijn. In 'the middle of nowhere' werden we verrast: geen borden meer voor het kastje, geen sluispersoneel, geen sluislichten, geen telefoon, niets! Bellen naar nummers uit het vaarkaartenboek had ook geen effect. Nel ging poolshoogte nemen bij de zeer oude, welig begroeide sluis, maar daar was ook niets. Na ruim een half uur kwam er ineens een auto aanrijden van de VNF, de Franse waterdienst en deze man hielp ons verder door 12 sluizen richting Bar le Duc. Allemaal met de hand bediend, midden op de dag, bij een temperatuur van 30 graden, volop zon. Elke deur plus de daarin zijnde kleppen moest apart gedraaid worden. Een klus die ruim 4 uur geduurd heeft.

De grote sluizen in de Moezel zijn 180 meter lang en 12 meter breed. Er varen veel zogenaamde dubbelverbandschepen: binnenvaartschepen met een duwbak ervoor, die precies in zo'n grote sluis passen. Deze hebben altijd voorrang op de recreatie. We kunnen dus alleen mee als er een kleiner beroepsschip schut. Als er helemaal geen beroeps is, kan je geschut worden tegen betaling van E 4,50. Dat hebben wij 2x gedaan. Er varen op de Moezel echter ook veel plaatselijke cruise/rondvaartboten met een rode vlag voorop. Die vlag betekent voorrang op alles, ook de vrachtvaart. Mazzel voor ons, want met deze schepen kon je altijd meeschutten. Naast de grote sluizen zijn kleine gratis recreatiesluizen. Deze zijn echter maar 3.40 mtr. breed en daar pasten wij niet in. We hebben een paar keer lang moeten wachten eer we aan de beurt waren. Ook wel eens geluk, een dubbelverbandschip waar we niet bij konden moest voorrang verlenen aan een cruiseschip en daar konden we dan gratis bij.

Kortom: wel geconcentreerd blijven bij en in de sluizen, maar het schutten is ons over het algemeen meegevallen. Alle wilde sluisverhalen gaan voor ons steeds meer op steigerpraat lijken!

Steden/dorpen:

De steden die bij ons wel bekend waren zoals **Antwerpen, Brussel, Parijs en Dusseldorf** hadden toch wel wat verrassingen. Niet alleen is het apart dat we nu met de boot waren, maar is het anders dan bijvoorbeeld een vakantieweekend. We moesten op zoek naar een wasserette of internetcafé. Ook uiteraard naar de supermarkt en bakker etc. Daardoor kwamen we op andere plekken dan alleen het centrum. Ook hadden we de fiets paraat en hebben daar vooral in Parijs gebruik van gemaakt. In

veel jachthavens was een gratis stadsplattegrond en/of info. Uiteraard hebben we overal de bekende plekken zoals musea, kerken, pleinen en cafés bezocht. In Parijs zijn we met onze visite (Nynke en Leonie) naar Disneyland geweest.

In Nederland waren we verrast door **Schiedam**. We lagen midden in de stad, de Florijnhaven.

Schiedam is bekend door zijn hoge molens en de jenever, maar er is meer cultuur dan wij dachten.

Een bezoekje waard. **Breda** kenden we wel maar wisten niet dat er zo veel horeca was. De ligplaats, net iets buiten de stad, stelde niet veel voor, maar een stadswandeling en daarna een biertje/thee op de grote markt is voor iedereen aan aanrader. **Willemstad** is een kleine toeristenplaats, goede haven en ideaal om wat langer te blijven om in de omgeving te fietsen en te wandelen. Op de fiets naar **Oudenbosch** is een leuke tocht.

In België vonden wij **Lommel** leuk. De ligplaats is in een zijkanaal van het hoofdkanaal naar Turnhout.

We lagen daar midden in de natuur, heerlijk rustig. Wel 10 minuten fietsen voor een krant maar als onderdeel van een mooie fietstocht was dat niet erg. De volgende halte was **Turnhout**, ligplaatsen in de stadskom. De Aldi recht aan de overkant en het echte centrum op 5 minuten lopen. Wij zijn daar niet alleen naar het gezellige centrum met heel veel winkels geweest, maar ook naar het speelkaartenmuseum. Turnhout is het centrum van de speelkaartenindustrie. Na de schepenlift van Strepv-Thieu kwamen we in **Mons** (Bergen). Een fraaie plek in de marina maar wel een flink kwartiertje lopen naar het centrum. De supermarkt was dichterbij. Mons is een stadje dat leuk genoeg is om even lekker doorheen te lopen. Een gezellig centrum met wat oude gebouwen. Op het plein is een modern theater, met behoud van het oude karakter. Ook wat militairachtige statige gebouwen. Veel horecagenoemens. Bijna op de grens van België en Frankrijk hebben we aangelegd in **Antoing**, aan een kade, rustig, zonder voorzieningen. We konden daar diesel halen. Tot vorig jaar was dat erg voordelig en ieder die op doorreis was gooide zijn tank nog even vol. Nu zijn de prijzen gelijk gemaakt en is er geen voordeel meer. Antoing is een klein dorp met niet veel winkels, wel een boulanger, een wasserette en een kleine super. Ook een winkel die het meest lijkt op de hier bekende sigarenwinkels met tijdschriften, loten, etc. Alleen is daar dan een barretje bij en wat tafels zodat het ook een café-functie heeft. Dit soort winkels zag je veel in het Waalse gedeelte van België en in Frankrijk. Wij vonden het interessant om eens in zo'n klein dorpje rond te lopen en het was een mooie gelegenheid om met de fiets alvast een stukje Frankrijk in te gaan. Er is nog een stuk oud kanaal dat niet meer gebruikt wordt met hele oude sluisen. Door het gedwongen omvaren kwamen we in **Kortrijk**. Dat was geen straf. Wel het laatste stuk varen, drie oude kleine sluisen vlak voor de stad en nog met de hand bediend door een sluiswachter die met zijn motor met ons mee pendelde. Wel erg traag, Nel heeft hem geholpen met draaien. Direct bij de stad onder de brug door is de haven. Geheel gratis met alle voorzieningen, behalve een douche. Naar het centrum is geen probleem, nog geen 5 minuten lopen. Kortrijk is de moeite waard om een weekend naar toe te gaan, veel historie en cultuur. Heel fraai is daar het Begijnenhof.

In Frankrijk vonden we alles leuk en gezellig, de kleine plaatsen hadden altijd wel een boulanger en kleine supermarkt. Ook was er vaak op fietsafstand een grote supermarché, meestal bij een uitvalsweg. De dorpen en ook wel de steden zijn vaak heuvelachtig en de straten zijn niet zo mooi geplaveid als hier. Uitschieters zijn o.a. **Cergy**, ongeveer 10 kilometer voordat je de Seine opvaart. Heeft niet zo veel met Frankrijk te maken, er is een dorpje gemaakt om de haven heen. Geheel in Italiaanse sfeer, uiteraard met veel horeca er bij. Het trekt veel plaatselijk publiek en is daardoor erg druk en gezellig. Vlakbij op fietsafstand is een klein recreatie-plassengebied met o.a. een heuse waterskibaan. Dat was geheel nieuw voor ons. Op een plas was in het rond een kabelbaan gemaakt, ongeveer net zo groot als een 400 meter schaatsbaan. Daaraan hingen handvatten waar je je aan vast kon pakken en dan waterskiën. We gingen daarvandaan op de fiets naar **Pontoise** aan de l'Oise, waar we onderweg met de boot wat fraaie gebouwen hadden gezien. Er zijn daar zelf ook wel afmeermogelijkheden. Pontoise is een cultuurrijk stadje op een heuvel gebouwd. Veel klimwerk, maar fraaie vergezichten en mooie kerken. Na Parijs kwamen we via de Marne in het Champagnegebied, er zijn verschillende leuke plaatsen om te stoppen. Wij zijn een paar dagen in **Mareuil** gebleven. Goede ligplaatsen met voorziening, boulanger en kleine supermarkt. Het hele gebied staat in het teken van de Champagne en als je even het dorp doorloopt langs de proeverijen sta je midden tussen de druivenvelden. Fietsen valt hier niet mee. Alleen langs het water is het vlak maar zodra je afslaat is het erg schuin. Wel goed voor de conditie. Voor een champagnelunch zijn we naar **Epernay** gefietst. Dat was de dichtstbijzijnde stad, op een half uurtje fietsen.

In **Bar le Duc** zijn we 14 dagen gebleven. Jan een weekje weg en Nel wat visite van zussen. Een mooie ligplaats, wel even lopen naar de stad. Bar le Duc heeft een voorstad met alle voorzieningen en om daar te komen zijn er wat fraaie bruggen waar je over moet met daaronder de oude originele Marne. Achter de stad is de middeleeuwse altstad, gebouwd op de heuvels. Een klim om er te komen maar zeker de moeite waard. Vol historie en cultuur. Een oude klokkentoren met een vesting is daar

In **Bar le Duc** zijn we 14 dagen gebleven. Jan een weekje weg en Nel wat visite van zussen. Een mooie ligplaats, wel even lopen naar de stad. Bar le Duc heeft een voorstad met alle voorzieningen en om daar te komen zijn er wat fraaie bruggen waar je over moet met daaronder de oude originele Marne. Achter de stad is de middeleeuwse altstad, gebouwd op de heuvels. Een klim om er te komen maar zeker de moeite waard. Vol historie en cultuur. Een oude klokkentoren met een vesting is daar

een toeristische trekpleister. Wij zijn de Moezel opgegaan bij **Toul**, een prachtige ligplaats bij een perkje, alle ruimte en goede voorzieningen. De stad vlakbij, deze is ommuurd met een oude wal als zijnde een vesting. Ook is het een oude stad met in het centrum een zeer grote kerk. Genoeg te zien voor een stadswandeling. Er was hier sinds lange tijd weer een Nederlandse krant te krijgen, aan de overkant van de haven was weer zo'n winkel voor loten etc. incl. café. Stroomafwaarts (niet veel) op de Moezel gingen we van de ene plaats naar de andere, allemaal tegen de heuvels gebouwd. **Metz** sprong er uit. Een grote stad met alles er op en aan. We hadden daar slecht weer en hebben het culturele dat er wel zeker was hier overgeslagen.

Verder op de Moezel, in Duitsland aangekomen, zijn we o.a. gestopt in **Bernkastel, Cochem en Zell**. Deze plaatsen lijken op elkaar. Ze zijn leuk, heuvelachtig en staan allemaal in het teken van de moezelwijn. Erg toeristisch en je valt over de vele wijnproeverijen. Wel hadden ze alle drie goede ligplaatsen/voorzieningen met fraai uitzicht en dichtbij het centrum. In Bernkastel en Cochem kan je na een flinke wandelpartij omhoog een slot of burcht bezoeken. Dat hebben we gedaan en zagen prachtige vergezichten van wijnflanken. Het uitzicht in Zell was vanuit de boot het fraaist: zittend in de open kuip keken we op een flauwe bocht van de Moezel en een fraaie brug. Links en rechts de bekende vakwerkhuizen en daarboven de wijnranken. Om stil van te worden. In augustus en september zijn er overal wijnfeesten. Wij waren in Cochem op het goede moment, een groot feest compleet met burgemeester, wijnkoningin, optocht, lange tafels mit Essen und Wein. De andere dag hadden we er nog last van.

De Moezel eindigt in de Rijn bij **Koblenz**. We lagen in een haven aan de Rijn aan de overkant van Koblenz. Er is daar een burcht/kasteel dat veel toeristen trekt en waar je met een kabelbaan naar toe kunt. Wij zijn met de fiets over de grote brug naar Koblenz gegaan om de binnenstad te bezoeken. Ook zijn we natuurlijk naar de Duitse Bocht gegaan met groot standbeeld van Willem de ??? Daar zie je heel mooi hoe de Rijn en Moezel bij elkaar komen. We zijn een dagje extra gebleven om het scheepvaartverkeer op de Rijn te bestuderen. We waren best wel een beetje zenuwachtig voor de verdere reis over de Rijn. Die viel achteraf mee.

Na **Dusseldorf** (zeker het bezoeken waard) zijn we gestopt in **Wesel**. Er was hier een rustige jachthaven in een zijarm van de Rijn. Naar Wesel was het een kwartiertje lopen. Wel een leuk stadje om even te bekijken. Alles staat in het teken van de Ezel van Wesel. Door het hele centrum staan beelden van ezels in verschillende stijlen. In het algemeen kregen we via de havenmeester, mensen in de haven, vvv's, of informatiefolders voldoende informatie om onderweg genoeg interessante dingen te zien.

Bijzonder waterwerken:

Onderweg zijn we verschillende nautische bijzonderheden tegengekomen. Als eerste even voorbij Brussel richting Charleroi het **Hellend Vlak van Ronquieres**. Om vele sluizen te omzeilen is er 40 jaar geleden begonnen met de bouw van een lift. Het kanaal eindigt bij een grote bak van ruim 100 meter lang en 12 meter breed. Daar voeren we naar binnen. Ook hier heeft de beroeps voorrang en mogen we erbij als er ruimte is. Lang wachten dus. De bak gaat dicht en rolt omhoog. De bak staat op heel veel kleine stalen wielen en wordt door een kabel 70 meter schuin omhoog getrokken. Tijdens het omhooggaan (duurt ca. 40 minuten) kan je uit de boot om alles te bekijken en te fotograferen. Hoe hoger je komt hoe mooier het uitzicht.

Voor Charleroi gingen we bakboord het kanaal Grand-Gaberit op. Een stukje voor Mons is de schepenlift van **Strepy-Thieu**, Daar zijn de oude sluizen en een kleine lift vervangen door een immense lift voor boten. Ook weer bakken van 100 x 12 meter. Deze hangen aan kabels en in ons geval gingen we 80 meter naar beneden. Links en rechts van de bak zien we dikke staalkabels aan grote motoren die de bak omhoog en omlaag brengen. Heel rustig, eigenlijk is het niet eens nodig om de boot vast te maken. Heel apart was het dat we hier de enige boot waren en dat zo'n grote lift helemaal voor ons alleen in werking werd gesteld. Beide liften vonden we heel indrukwekkend.

Aangekomen in Frankrijk op het kanaal **St.Quentin** krijgen we de eerste tunnel. Een tunnel van bijna 6 km.lang. We waren van tevoren al goed bang gemaakt door alle steigerverhalen over donker, smal en veel schade aan boten. We wisten dat we niet door de tunnel mochten varen en dat we er in konvooi doorheen gesleept zouden worden door een boot die voortgetrokken wordt door een kabel over de grond. Bij de laatste sluis voor de tunnel kregen we, zowaar in het Nederlands, een informatiefolder met hoe of wat: Mast en vlaggenstok naar beneden, reddingsvesten bij de hand, lijnen van 30 meter en goed luisteren naar de instructies van het bedieningspersoneel. Bij de tunnel aangekomen konden we als laatste vastmaken aan een spits (vrachtboot met vaste maat van 39 x 5 meter). We lagen ook nog vast aan de kant, te wachten op controle en verdere instructie. Niets daarvan, het geheel kwam plotseling in beweging en wij konden nog net op tijd van de wal losmaken, anders was de Cadans III zeker een meter langer geworden! In de tunnel ging alles verder goed, mede omdat de kapitein van

de spits van tevoren zei de lijnen in te korten tot hooguit 20 meter en...wat eigenlijk streng verboden is...de motor te starten en hem iets in z'n achteruit te zetten. De tunnel is 6 meter breed, van boven met een boog en ongeveer 3,5 meter hoog. Om de zoveel meter is er wel verlichting, dus helemaal donker is het niet. De sleep gaat 3 km. per uur. Door de sleep, en omdat de boten soms niet goed aan elkaar worden vastgemaakt, varen de boten niet helemaal mooi rechtuit en kom je soms tegen de zijkant van de tunnel. Dat geeft dan schade aan de boot. Iedereen heeft aan beide kanten van de boot al zijn stootwillen hangen en vaak ook nog extra maatregelen genomen om de boot te beschermen. Na de tunnel komt er al snel weer een tunnel, nu van ongeveer 1 km. Hier mogen we wel gewoon doorheen varen en deze is goed verlicht. Er zijn stoplichten om te zorgen dat je in die tunnel geen tegenverkeer krijgt.

De tweede tunnel is bij **Pagny sur Muese**, even voorbij Bar le Duc. We zijn dan nog steeds op het Marne-Rijnkanaal bijna bij Toul. Ook hier is een sleep en zijn er instructies etc. Echter...we mogen nu zelf varen wat een stuk prettiger is. We waren daar ook op het hoogste punt van de reis. De tunnel ligt op 284 meter hoogte. Daarna gaan we alleen maar omlaag. Ook is het water daar heel helder. We hadden daar een paar koude nachten, 5/6 graden boven nul. Dat waren we niet gewend. 's Morgens was het dan ook erg vochtig en veel condens op de boot. Toen we tunnel in gingen (9.00 uur) kregen we zoveel condens aan de boot dat we snel de ramen neer moesten halen om wat te zien. De tunnel was wel goed verlicht maar ook weer smal en laag. De kanalen en tunnels stammen uit de tijd van Napoleon. Prachtige bouwwerken. Inmiddels zijn ze gerestaureerd en goed te gebruiken. In de laatste tunnel waren hele stukken gestut met houten balken.

Steigerpraat en contacten:

Onderweg kom je natuurlijk andere schippers tegen zowel Nederlanders als boten uit andere landen. In België waren we in het voorjaar en kwamen we niet zo veel Nederlanders tegen. Als je elkaar trof in een haven was het dan ook gelijk een praatje hoe en wat. Tot Parijs bleef het wel bijzonder als je een Nederlandse boot zag. In Parijs, inmiddels seizoen, waren wel wat meer Nederlanders en later op de Moezel was het gewoon om landgenoten te zien. Toen werden de praatjes op de steiger ook wat minder, het leek dat ieder het gewoon vond hier te varen. In België en Frankrijk maakte elke Nederlander wel een praatje met je en gaf je elkaar tips over sluizen, ligplaatsen enz. Dat moest ook wel want niet was alles even duidelijk op de kaart. Andere boten die we onderweg spraken waren Duitsers, Belgen en enkele Scandinaviërs. In Frankrijk wat huurboten met Canadezen en een paar Nieuw Zeelanders. Ook wel weer Duitsers. Ook regelmatig Engelsen en opvallend was dat deze met een afgetuigde zeilboot rondtrokken en een aantal zonder mast etc. Deze voeren naar Zuid Frankrijk en lieten de mast daar naar toe brengen en gingen dan over zee terug.

In de gesprekken onderweg viel het op dat de verhalen over schade, stremmingen en ander moeilijke zaken weleens uitvergroot werden of uit zijn verband gerukt. We namen aan wat er verteld werd, maar leerden al snel ons eigen plan te trekken. Zo was er een Hollands echtpaar dat het voor elkaar kreeg om drie ander boten wijs te maken dat er een stremming van zeker vier dagen bij een sluis was. 'Kom erbij en wacht gezellig met ons!' was het toen we aan kwamen varen in de haven. Wij vertrouwden het niet en gingen de andere morgen zelf op onderzoek uit. Het bleek dat er wel een sluisstremming was, maar de sluis had twee kolken en eentje werd gewoon gebruikt. We konden dus allemaal door.

Hadden we geluisterd, hadden we voor niets een paar dagen gewacht! Ook de verhalen over sluizen en sluiswachters of moeilijke havens waren erger dan dat het in werkelijkheid was. Verder was het altijd wel gezellig bij de aanlegplaatsen. In Frankrijk merkten we dat de Fransen wat minder snel een praatje maakten, dan lijken ze stug. Maar dat komt omdat veel mensen geen andere taal spreken dan Frans en het daardoor moeilijk vinden om contact te maken. Verder viel ons op dat, net als hier in Holland, de openbare ligplaatsen uitstekend geschikt zijn als hangplak voor jongeren. Stukje uit het dorp en lekker anoniem voor ze. Het leverde bijna geen problemen op. Jan moest er slechts één keer uit omdat ze 's nachts gingen zwemmen en onze zwemtrap wilden gebruiken. Even optreden dus.

Vijf maanden op 35m2:

Voor degenen die zich afvragen of dat wel gaat zo lang met z'n tweeën op zo'n kleine oppervlakte: kort en bondig geen probleem. De boot is voor ons niet te klein, wel heb je enige zelfdiscipline nodig om de boel netjes en schoon te houden. Het weer is wel belangrijk, regen beperkt je behoorlijk. Over het algemeen hebben wij goed weer gehad en waren we bij toeval bijna altijd in het gedeelte van het land waar het niet regende. Wat we wel verwachtten en wat ook uitkwam: we bevonden ons veel tussen de zogenaamde grijze vloot. We kwamen eigenlijk geen leeftijdgenoten tegen die net als ons zo lang weg waren. We zagen dit niet als een probleem en vonden het soms wel leuk. Ook hebben we geprobeerd om ons wat betreft eten en drinken niet te gedragen alsof we vakantie hebben. Niet elke dag om 14.00 uur het eerste biertje of wijntje. Niet elke dag uit eten. Nee, gewoon als thuis, kopje thee

's middags en een beetje gezond eten op de boot. Zo nu en dan wel uit eten, maar ook regelmatig voorbij dat gezellige terrasje lopen in plaats van er te gaan zitten, pfff!!! We zijn dan ook niet aangekomen, Jan is zelfs een paar kilo afgevallen. Het velen fietsen en wandelen bleek ook effectief. Ook is het, achteraf gezien, goed om her en der wat langer te blijven en een paar dagen niet te varen. Paar dagen Antwerpen/Gent, veertien dagen Parijs, twaalf dagen Bar le Duc, en een aantal dagen extra in diverse dorpen/steden is goed. We konden daardoor het voorgaande even verwerken, foto's bijwerken en ons opladen voor het volgende traject. Wij denken dat het daardoor leuk bleef en het niet zat werden. Elke dag cultureel, elke dag varen, elke dag indrukken in je opnemen gaat ook vervelen. Het bleef hierdoor voor ons interessant. Alleen hebben we op het eind Bonn en Keulen overgeslagen. We liepen iets achter op ons schema en de Rijn was zodanig moeilijk dat we voor deze twee steden geen fut meer hadden. Ook kregen we wel wat vragen over hoe we dat thuis hadden geregeld. Dan zeiden we dat we goede burens hadden voor de post en de weinige planten in huis. Belangrijke financiële zaken liepen via de boekhouder die tevens het postadres voor belastingzaken was. Bankzaken konden onderweg via internet en verder gaan bijna al onze financiële verplichtingen via automatische afschrijvingen. De auto in de garage en uit de belasting en verzekering. Bij thuiskomst bleek dat alles verder goed was gegaan. Wel wat hogere telefoonkosten omdat je onderweg regelmatig naar het thuisfront belt om niet te veel te vervreemden.

Kaarten:

Het is wel belangrijk om goede kaarten te hebben, deze kan je het beste van tevoren in Nederland kopen. In België/Frankrijk zijn de watersportzaken zeer moeilijk te vinden en als er een is moeten ze kaarten bestellen.

Voor België hadden we de map van Geocart met vier kaarten er in. Daar kan je alles vinden, maar er geen extra informatie.

In Frankrijk hadden we kaartboeken van Navicarte en Fluviacarte. Apart daarvan hadden we ook het grote Moezelboek (erg goed) en via marktplaats het Rijnboek van Koblenz tot Lobith.

Verder informatie via internet en wat reisboekjes van o.a. de Motorboot. En natuurlijk ons eigen Paul Graafland boek!

Slot:

Tot slot is het leuk te vertellen dat wij deze reis van vijf maanden hebben ervaren als een klein avontuur. Geen avontuur als die van b.v. poolreiziger en bergbeklimmer maar toch spannend genoeg om het leuk te vinden. Ondanks de kaarten en informatie die we van tevoren hadden moest je toch veel zelf ontdekken en uitzoeken. De taal was soms ook een probleem maar daar kwamen we meestal wel uit. Het is voor ieder goed te doen maar het is weleens werken. Iets van ervaring met sluizen en groot water is wel noodzakelijk.

WIJ HEBBEN IN IEDER GEVAL GENOTEN.

Jan en Nel van Dijk
Sneek
j.c.m.vandijk@home.nl